Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 69

РЕСТАЙЛИНГ ПО-РУССКИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00069

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 69, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 600 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 03.10.2019
Дата выхода в свет: 26.12.2019

Фотографии и иллюстрации:
6 © Роман Пименов/ТАСС; 7 (вверху) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС, (в середине) © Евгений Ткачёв / Фотобанк Лори, (внизу) © stargal / Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Евгений Ткачёв / Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov / Фотобанк Лори; 9, 11(внизу) © Dreamstime; 10 (вверху), 11 (в середине) © AKG; 10 (внизу) © Free Photo World/Wikimedia Commons; 11 (вверху) © INTERFOTO/ТАСС.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка полки задка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Рестайлинг по-русски

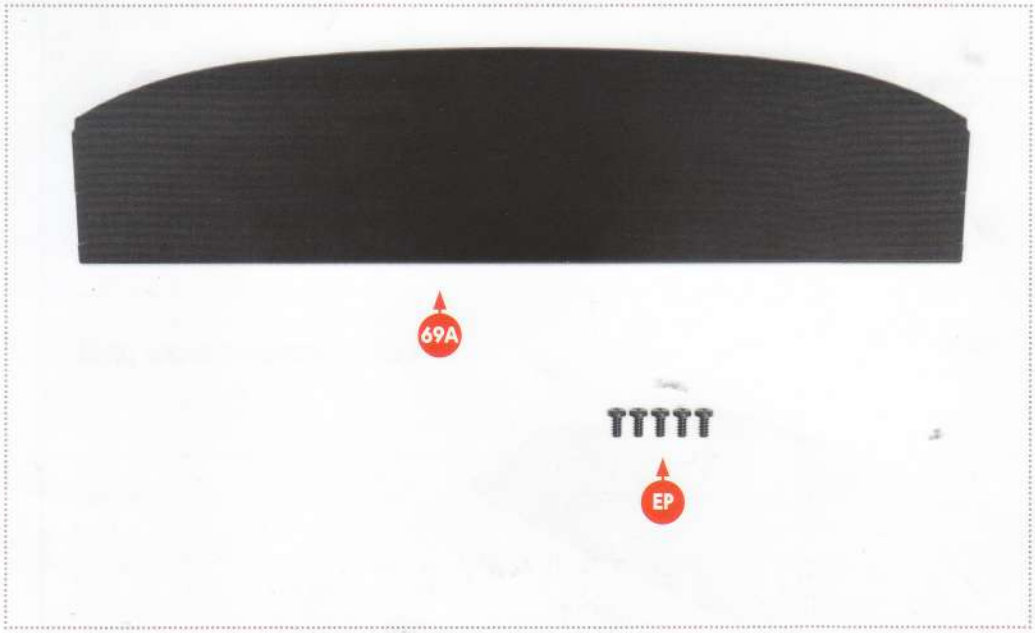
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Немецкая трехтонка «Опель Блиц»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка полки задка

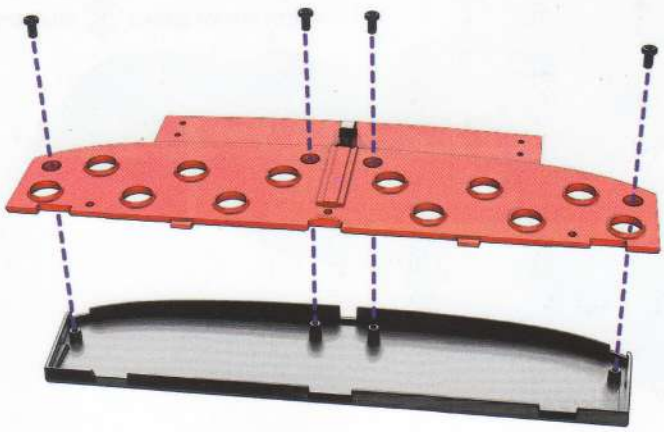
Используя полученные с этим номером детали, установите обивку на полку задка вашей модели ВАЗ-2101.



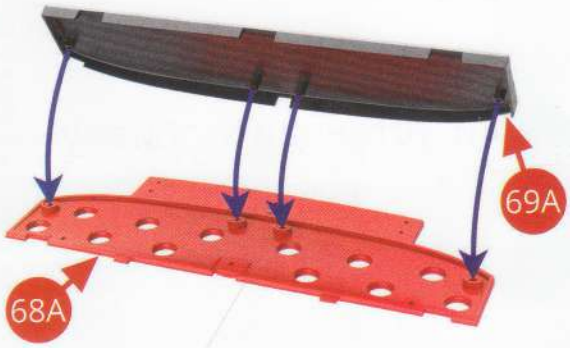
69A Обивка полки задка

EP Винт М2,0 × 4,0 мм (5 шт.)

Схема сборки

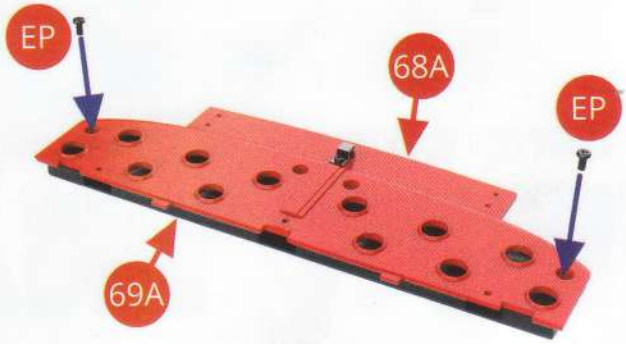


1



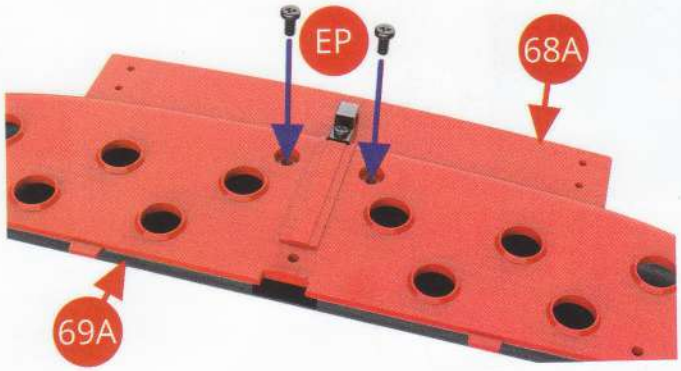
Установите обивку полки задка 69A на полку задка 68A.

2



Закрепите обивку полки задка 69A на полке задка 68A двумя винтами EP по краям.

3



Затем закрепите обивку полки задка 69A на средней части полки задка 68A еще двумя винтами EP.

4

Так выглядит средняя часть полки задка 68A с закрепленной на ней обивкой 69A и кронштейном полки задка 68B.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

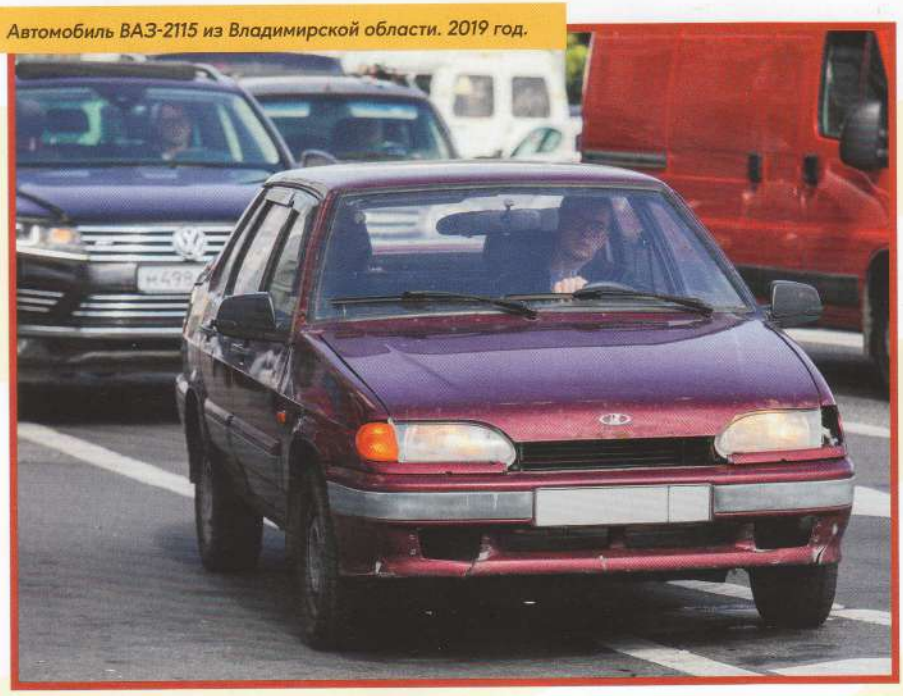
Рестайлинг по-русски

В 1990 году, с началом выпуска седана ВАЗ-21099, окончательно сформировалось так называемое «восьмое» семейство переднеприводных автомобилей, выпуск которых начался в 1985 году хэтчбеком ВАЗ-2108.

После распада СССР и перехода к рыночной экономике спрос на отечественные автомобили за рубежом, в первую очередь в Восточной Европе, стал быстро падать. Уже не слишком «свежая» на момент начала производства «восьмерка» и ее «сестры» не могли конкурировать с иномарками, хлынувшими в бывшие страны народной демократии. Необходимость рестайлинга стала очевидной.

Переменчивая мода

В 1990-е годы переднеприводные модели АвтоВАЗа вошли с порядком устаревшим дизайном, что было неизбежным из-за слишком долгого проектирования и освоения, характерных для советского автопрома. В этом отношении мало помог и рестайлинг 1993 года (удлинение крыльев, ликвидация «клюва» и т. д.). Дело в том, что к началу 1990-х годов в соответствии с автомобильной модой угловатые формы и резкие линии сменились более плавными и спокойными обводами. Законы аэродинамики оставались в силе, и кузова автомобилей стали «оплывать», а переходы между объемами и плоскостями, наоборот, потеряли явную выраженность. На фоне новейших одноклассников «Самары» вроде «Фольксвагена Гольф III» (Volkswagen Golf III), «Опеля Астра F» (Opel Astra F), «Форда Эскорт V» (Ford Escort V) или «Пежо 306» (Peugeot 306), появившихся в период с 1989 по 1993 год, угловатое «зубило» смотрелось совсем несовременно.

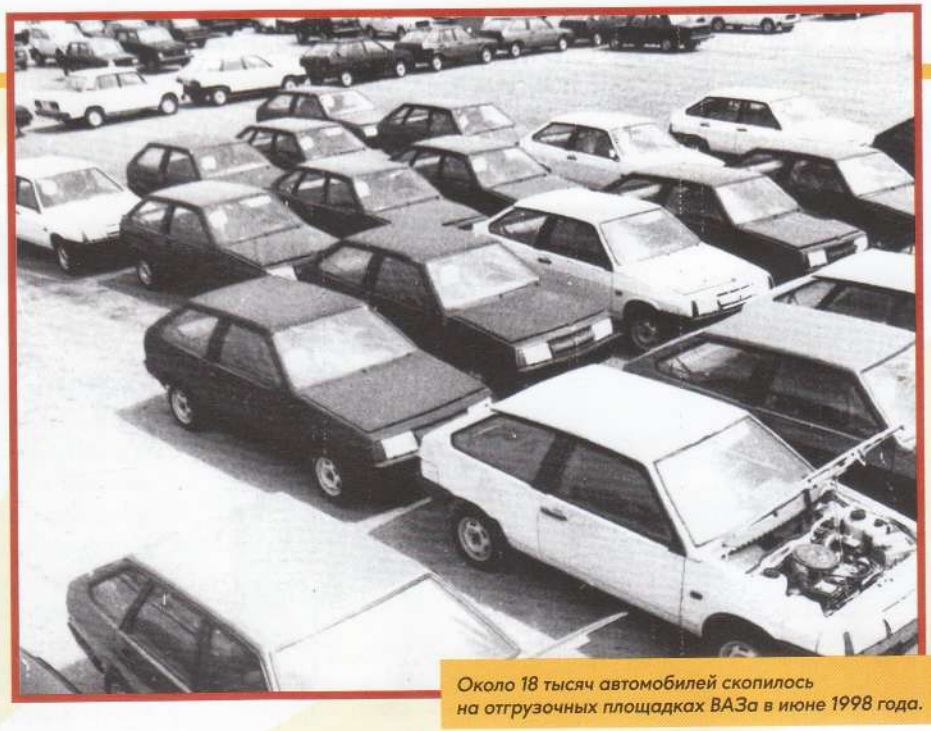


Автомобиль ВАЗ-2115 из Владимирской области. 2019 год.

Вместе с тем мировой опыт подсказывал, что выпускающуюся только пять лет модель еще рановато отправлять на покой, а вот слегка подретушировать и освежить ее внешность не помешает. Кроме того, на АвтоВАЗе затягивалась разработка новой модели ВАЗ-2110, начавшаяся еще в 1983 году. Появление «десятки» ожидалось не раньше 1996 года. Рестайлинг «восьмого» семейства позволил бы как-то обновить унылый модельный ряд АвтоВАЗа, с которым он входил в рыночную экономику. Впервые в своей истории утратив положение монополиста на внутреннем рынке, ВАЗ оказался в трудном

положении, выпутаться из которого только за счет повышения ввозных пошлин на иномарки было невозможно.

Однако реализация рестайлинга, как всегда, затянулась. Первая модернизированная модель, седан ВАЗ-2115, появилась на рынке только в 1997 году, то есть тогда, когда вышеупомянутые иностранные модели достигли пика популярности. Что касается хэтчбеков ВАЗ-1113 и ВАЗ-1114, то они увидели свет еще позже, успев как раз к появлению за рубежом моделей уже нового поколения.

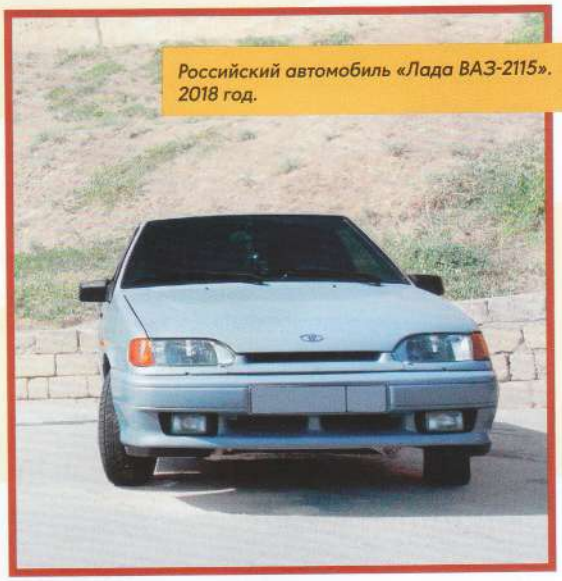


Около 18 тысяч автомобилей скопилось на отгрузочных площадках ВАЗа в июне 1998 года.

ВАЗ-2115: проблемы и решения

Первоначально рестайлинг пытались осуществить с помощью зарубежных партнеров. Однако и многочисленные дилерские вариации, и так называемая «Самара Балтик» (Samara Baltic), выпускавшаяся в Финляндии, выглядели ненамного современнее обычных «восьмерки» и «девятки». Угловатый кузов нуждался не только и не столько в различных накладках и «обвесах», сколько в радикальном пересмотре решения передней и задней частей - опять же, следуя всем законам жанра, принятым в автомобильном мире в рамках рестайлинга конкретной модели.

Заниматься дизайном пришлось Владиславу Пашко, ранее создавшему вместе с Виктором Кряжевым внешний облик «восьмерки». Простор для маневра у него был весьма узок - крышу, пол, боковины и двери трогать было нельзя. А ведь облик автомобиля создают не только передние и задние панели, но также крыша и боковины, которые у «Самары», в соответствии с модой 1980-х годов, были сделаны слишком прямолинейными. Но, увы, изменения этих деталей повлекли бы за собой замену штампов и увеличение стоимости модернизации. Это означало, что технологи требовали, чтобы посередине осталась старая машина.



Российский автомобиль «Лада ВАЗ-2115». 2018 год.

Автомобиль ВАЗ-2115. 2010 год.

Автомобиль ВАЗ-2115 на обочине в горной Аджарии. 2017 год.

Неизменно унифицированные

Первоначально в планах модернизации было изменение не только экстерьера кузова и отделки, но и усовершенствование подвески, трансмиссии и тормозной системы. Однако в конечном итоге все эти узлы были заимствованы от предыдущего семейства без значительных изменений. Что позволило достичь высокой степени унификации с «восьмым» вазовским семейством.

Первенцем в модернизированной линейке переднеприводных моделей стал ВАЗ-2115 – рестайлинговая модель седана ВАЗ-21099. От предшественника новая модель отличалась скругленной формой капота и передних крыльев, крышкой багажника, новой передней и задней оптикой, бамперами, окрашенными в цвет кузова, спойлером багажника с дополнительным стоп-сигналом, обтекателями порогов, молдингами дверей, а также новым салоном и модернизированным электрооборудованием.

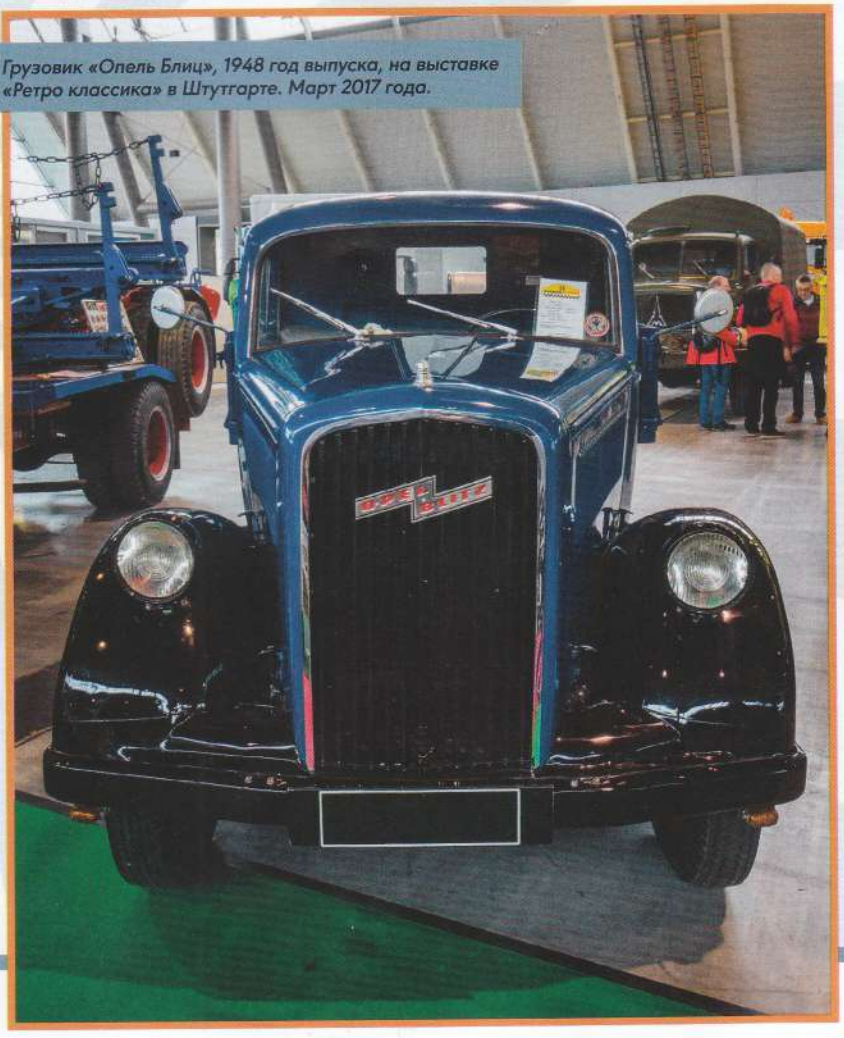
Головная оптика «прищурилась», что было модным в начале девяностых годов. Фары заметно уменьшились по высоте, а указатели поворотов стали заходить на боковину крыла. Более массивной деталью стал и капот, заметно прибавивший в длине и доходящий почти до бампера. За счет этого передок визуально стал казаться более низким, чем у автомобиля первого поколения, хотя по базовым точкам на кузове крылья не отличались. Небольшая прибавка габаритной длины и уменьшение высоты фар сделали вид передка динамичнее, современнее и привлекательнее.

Существенно изменилась машина сзади – крышка багажника стала накладной и доходила теперь до бампера, что существенно облегчило погрузку вещей в багажник. За счет новой крышки и размещенного на ней спойлера задняя часть автомобиля стала выше, а весь его профиль – стремительнее.

ВАЗ-2115 во время ралли «Южный Урал – 2009».

Немецкая трехтонка «Опель Блиц»

Грузовой автомобиль «Опель Блиц» смело можно отнести к категории знаменитых хотя бы потому, что машин с молнией на капоте выпускалось гораздо больше других. Это были самые массовые немецкие грузовики периода 1930–1940 годов.



Грузовик «Опель Блиц», 1948 год выпуска, на выставке «Ретро классика» в Штутгарте. Март 2017 года.

Автомобиль «Опель Блиц» (Opel Blitz) считается лучшим трехтонным грузовым автомобилем вермахта. Его производство осуществлялось на специально построенном автозаводе фирмы «Опель» в Бранденбурге.

Конструкция и производство

Именно на заводе в Бранденбурге начиная с 1934 года осуществлялся массовый выпуск целой линейки грузовиков семейства «Блиц» для нужд вермахта. В серию армейских грузовиков, объединенных маркой «Блиц» (что в переводе с немецкого означает «молния»), входили машины грузоподъемностью от 1 до 3,5 т. Это были достаточно простые капотные автомобили классической рамной конструкции с рядными 6-цилиндровыми двигателями, хорошо унифицированные между собой.

Наибольшее распространение и известность получили грузовики моделей 3,6-36S (4×2) и 3,6-6700A (4×4). Это были простые и прочные автомобили с закрытыми цельнометаллическими кабинами и грузоподъемностью 3,3 и 3,1 т соответственно. Грузовики имели лонжеронную раму из U-образных стальных профилей и 6-цилиндровый карбюраторный рядный двигатель от легкового автомобиля «Опель Адмирал» (Opel Admiral) рабочим объемом 3626 см^3 и мощностью 73,5 л. с. Картер двигателя был алюминиевым, а блок и головка – из серого чугуна. В трансмиссии использовались сухое однодисковое полуцентробежное сцепление и пятиступенчатая коробка передач. В ходовой части – неразрезные мосты на продольных полуэллиптических рессорах, гидропривод тормозов и задние двухскатные колеса. Оба варианта

Грузовик «Опель Блиц» при погрузке в порту. Фотография 1941 года.

снабжались одинаковыми шинами размерами 7,25/20 или 190/20 с развитым рисунком протектора.

Базовый заднеприводный грузовик, приспособленный для буксировки 2-тонного прицепа, расходовал 26 л бензина на 100 км при движении по шоссе. Топливный бак емкостью 82 л обеспечивал запас хода в 320 км. Полноприводный вариант имел дополнительную двухступенчатую раздаточную коробку, укороченную до 3450 мм базу и бензобак емкостью 92 л.

Объемы выпуска этих моделей составили 70 и 25 тыс. единиц соответственно. В 1944–1945 годах выпуск грузовиков «Опель Блиц» осуществлялся заводе компании «Даймлер-Бенц» в Мангейме.

6 августа 1944 года американские бомбардировщики полностью разрушили завод фирмы «Опель» в Бранденбурге. В результате производство «Опель Блиц» прекратилось и так и не возобновилось до конца войны, а компания «Даймлер-Бенц» была вынуждена перейти на выпуск грузовиков с упрощенной деревянной эрзац-кабиной.

К маю 1945 года разбомбленный завод восстановили, однако война закончилась, и новенькое оборудование отправилось в СССР. Всего к этому моменту было выпущено более 133 тыс. трехтонок «Опель Блиц». После некоторого перерыва они вновь стали сходить с конвейеров предприятий «Даймлер-Бенц» и «Опель», оказавшихся в американской зоне оккупации. В почти неизменном виде они выпускались до 1954 года. Правда, полноприводных версий этих машин больше уже не выпускали.

Эксплуатация и варианты

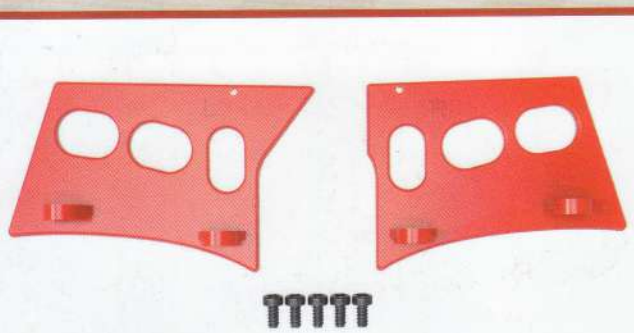
Во фронтовых частях вермахта и войск СС грузовики «Опель Блиц» использовались не только для перевозки личного состава и грузов, но и как шасси для установки 20- и 30-миллиметровых зенитных автоматических пушек. На базе этого же шасси было создано множество специальных машин – передвижных радиостанций, санитарных автомобилей, мастерских, автобусов и т. д. На них монтировали различные виды деревянных и деревометаллических кузовов с разной высотой бортов, со скамьями и тентами,

«Опель Блиц» 1951 года выпуска. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 70

- УСТАНОВКА ОПОР ПОЛКИ ЗАДКА
- НА ЕВРОПЕЙСКОЙ ВОЛНЕ: «ФОЛЬКСВАГЕН ГОЛЬФ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ ОПОРА ПОЛКИ ЗАДКА
- ПРАВАЯ ОПОРА ПОЛКИ ЗАДКА
- ВИНТЫ

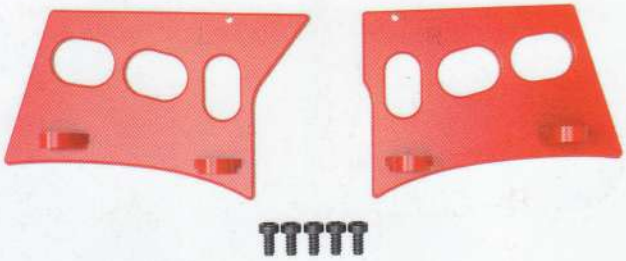
ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!

В НОМЕРЕ 70

- УСТАНОВКА ОПОР ПОЛКИ ЗАДКА
- НА ЕВРОПЕЙСКОЙ ВОЛНЕ: «ФОЛЬКСВАГЕН ГОЛЬФ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ ОПОРА ПОЛКИ ЗАДКА
- ПРАВАЯ ОПОРА ПОЛКИ ЗАДКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!